

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

PT. Kereta Api Indonesia adalah sebuah perusahaan yang dikelola oleh negara yang bergerak di bidang transportasi, khususnya kereta api. Yang disebut kereta api adalah alat transportasi berupa kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan kendaraan lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel (Anonymous, 2006). Kereta api merupakan alat transportasi massal yang umumnya terdiri atas lokomotif (kendaraan dengan tenaga gerak yang berjalan sendiri) dan rangkaian gerbong (dirangkaikan dengan kendaraan lainnya) (Anonymous, 1992). Rangkaian gerbong tersebut berukuran relatif luas sehingga mampu memuat penumpang maupun barang dalam skala yang besar.

Jalur yang dilalui oleh alat transportasi ini adalah jalur khusus, kita biasa menyebutnya dengan rel kereta api. Tentunya, penanganan dan pengawasannya juga harus dilakukan secara khusus pula. Tak jarang jalur yang dilalui kereta api memotong jalan raya yang dilalui kendaraan darat lainnya. Dan untuk tempat pemberhentiannyapun juga disediakan tempat khusus yang sering kita sebut sebagai stasiun. Stasiun kereta api adalah tempat yang disitu terdapat kumpulan jalan rel, peralatan, perlengkapan, bangunan dan emplasemen yang merupakan satu kesatuan dan merupakan fasilitas moda transportasi kereta api. Selain stasiun,

pada masa lalu dikenal juga dengan halte kereta api yang memiliki fungsi nyaris sama dengan stasiun kereta api (Anonymous,2006).

Untuk menghindari terjadinya kecelakaan antara kereta api dengan kendaraan lainnya oleh PT. KAI dibuatlah pintu perperlindungan, sesuai dengan UU No. 13 Tahun 1992 tentang perkereta apian. Pintu tersebut dijaga oleh seorang penjaga pintu perlindungan kereta api. Penjaga pintu perlindungan kereta api adalah seseorang yang ditugaskan oleh PT. KAI untuk menjaga pos perperlindungan kereta api (Anonymous, 1992). Mereka bertugas menutup jalur jalan raya, ketika mendapat sinyal bahwa akan ada kereta yang lewat, memberi tanda pada masinis bahwa perlindungan dalam keadaan aman dan membukanya kembali setelah kereta tersebut melintas.

Pekerjaan sebagai petugas penjaga pintu perlindungan kereta api ini bukanlah sebuah pekerjaan yang ringan dan tanpa resiko. Pekerjaan ini tidak semudah dan sering yang kita pikirkan. Pekerjaan ini adalah pekerjaan yang memerlukan tanggung jawab yang besar, karena satu kesalahan terjadi maka nyawa sejumlah manusia sebagai taruhannya. Seperti halnya yang terjadi di pintu perlindungan Perumahan Bumi Bintaro Permai, Jakarta selatan pada tanggal 31 oktober 2004 yang karena kelalaian petugas penjaga pintu lintasan, sebuah kecelakaan terjadi, sebuah mobil dihantam kereta api yang meluncur dari arah Serpong menuju Tanah Abang, yang mengakibatkan dua orang tewas seketika dan satu orang dalam keadaan koma (Anonymous 2004). Bahkan yang belum lama terjadi yaitu kecelakaan kereta api di Deli Serdang Sumatra Utara pada tanggal 14 April 2006 pukul 05.00 pagi waktu setempat. Kecelakaan antara kereta milik perusahaan

Musim Mas yang mengangkut CPO (*Crude Palm Oil*) atau minyak kelapa mentah dengan kereta api komersial dengan tujuan yang sama yaitu Medan. Insiden tersebut menewaskan dua orang awak yaitu masinis dan kondektornya, selain korban tewas juga terdapat empat korban luka-luka (Arnold Sianturi, 2006). Belum juga hilang dalam tayangan berita di media tentang kecelakaan di Deli Serdang pada keesokan harinya, terjadi juga kecelakaan kereta api di Gubug, Grobogan yang menewaskan 13 penumpang, 14 luka berat, dan 27 orang luka ringan (Aidir, 2006). Dari sekian jumlah kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh factor *human error* atau kelalaian manusia.

Sebagai pengemban pekerjaan ini tentunya harus siap untuk bertugas di waktu apapun dan dalam kondisi cuaca apapun, tak peduli siang atau malam, panas atau hujan. Tak jarang mereka juga harus rela tidak mudik ke kampung halamannya pada saat hari raya Idul Fitri demi menjalankan tugasnya untuk menjaga pintu perlintasan kereta api. Karena setiap hari alat transportasi ini harus terus beroperasi guna memenuhi kebutuhan manusia. Sebagai contoh, Sutrisno seorang penjaga pintu perlintasan kereta api di (PLT) 55 Cipinang Lontar, yang rela menghabiskan waktu lebarannya di gardu perlintasan kereta api. Meski pada awal dia bekerja dia merasa sulit untuk menerima kenyataan ini. *“Ini pekerjaan kita. Harus kita lakoni dengan senang supaya nggak ada beban sewaktu mengerjakannya,”* ujar Sutrisno (Anonymous, 2003). Selain itu mereka harus merelakan waktu untuk bercengkerama dengan keluarganya. Guna menjalankan tugasnya, ketika mereka harus berdinas pada malam hari. Karena pada pekerjaan ini shift dibagi menjadi tiga bagian, yaitu I. pukul 07.00-14.00, II. Pukul 14.00-

22.00, III. Pukul 22.00-07.00 (Anonymous, 2003). Dimana kebanyakan keluarga pada umumnya menggunakan waktu itu untuk makan malam bersama, berkumpul bersama keluarga, sementara penjaga pintu perlintasan kereta api harus siap berada di posnya untuk membuka atau menutup pintu perlintasan yang menjadi tanggung jawab mereka. Selain itu mereka juga mesti bertanggung jawab terhadap keamanan rel yang hendak dilewati kereta yang berada di lingkungan gardunya sepanjang 500 meter, dari bebatuan, dan memeriksa bantalan rel dan mur pengencangnya apakah berada dalam kondisi yang aman (Buku Pedoman Petugas Jalan Lintas, 2002).

Selain harus merelakan waktu bersama keluarganya, mereka juga harus siap dipanggil pihak yang berwajib, bila terjadi kecelakaan di pintu perperlintasan yang dia jaga. Karena pada faktanya kecelakaan kereta api meningkat 5-10 % setiap tahunnya. Hal ini diungkapkan Direktur Operasional PT. KAI (Yophiandi, 2004). *“Saya kerja sudah hampir 19 tahun, dan dalam kurun waktu itu saya sudah sering keluar masuk pengadilan ketika terjadi kecelakaan disini. Tapi saya harus tetap sabar, Mas”* ujar Sutrisno (Anonymous, 2003). Hal serupa juga diungkapkan Samadi, seorang penjaga pintu perperlintasan Cipinang Lontar yang merupakan rekan dari Sutrisno *“Saya sudah sering keluar masuk pengadilan, guna menjelaskan kronologis kecelakaan yang terjadi di perperlintasan yang saya jaga, tetapi saya harus tetap sabar, Mas”* (Anonymous, 2003).

Permasalahan yang sering terjadi di pintu perperlintasan tidak hanya karena faktor teknis, namun tidak menutup kemungkinan juga dikarenakan oleh *human error* (Supriyadi, 2003). Seperti halnya terdapat kendaraan yang tetap melintas

meski pintu palang telah mulai ditutup, selain itu juga sering kita dapati mobil yang mogok di tengah rel padahal kereta sudah hampir lewat. *'Kebanyakan kecelakaan yang terjadi itu lebih sering dikarenakan karena kurangnya kesadaran masyarakat pengguna jalan, selain itu peran pemerintah dan pihak terkait untuk menjalankan konsep transportasi yang ideal juga masih belum maksimal. Terbukti lampu lalu-lintas disini mati selama lebih dari satu bulan, padahal hal ini sudah kami laporkan ke PEMDA setempat. Namun hingga hari ini belum ada tindak lanjut'*. Ujar Samadi (Anonymous, 2003). Hal serupa yang belum lama terjadi pada tanggal 27 Juli 2006, sebuah truk dengan nomor polisi B 9523 KK, yang bermuatan mesin penggiling batu ini mengalami kerusakan mesin ketika melintas di pintu perperlindungan kereta api di daerah perbatasan antara Kebakkramat, Karanganyar-Masaran, Sragen. Truk tersebut tertabrak oleh kereta api Argo Wilis jurusan Bandung-Surabaya, dan nyaris patah menjadi dua bagian. Kejadian tersebut ditangani Satlantas Poltabes Karanganyar, sopir truk tersebut diamankan petugas, dan penjaga pintu perperlindungan juga dibawa ke kantor polisi untuk dimintai keterangan sebagai saksi (Heri, 2006). Untuk menghindari korban nyawa, seorang petugas penjaga pintu perperlindungan dituntut untuk tanggap terhadap situasi, tentunya dengan tetap memperhatikan pedoman-pedoman yang telah ditetapkan oleh PT KAI.

Suatu fakta yang dapat kita lihat dalam realita kehidupan ialah, dalam bekerja setiap individu tidak mampu sepenuhnya memenuhi dan memuaskan kebutuhan dan harapan yang dimiliki, hal ini terjadi mengingat bahwa setiap individu memiliki keterbatasan yang menyangkut waktu, kemampuan, tenaga, dan

pikiran. Selain itu faktor kesejahteraan yang didapatkan oleh awak dari penjaga pintu perperlintasan, masinis, dan awak lainnya juga dapat menyebabkan timbulnya stres kerja yang mungkin bisa juga menyebabkan kecelakaan (Aidir, 2006). Dampak negatif stres kerja sebenarnya dapat merupakan fungsi dari pekerjaan itu, sebab kuantitas stres yang optimum akan didapati pada setiap orang dan tugas. Dapat pula dikatakan hampir semua kondisi pekerjaan dapat menjadi penyebab timbulnya stres, tergantung pada besarnya stres tersebut (Davis, 1991). Ada kemungkinan stres kerja juga bisa dihadapi oleh seorang penjaga pintu perlintasan kereta api, karena penjaga pintu perlintasan kereta api inipun juga memiliki keterbatasan – keterbatasan yang dapat menyebabkan kondisi tersebut. Seperti halnya rasa kantuk, rasa lelah, namun di sisi lain mereka dituntut harus siap dan berada dalam kondisi yang prima ketika jadwal tugas untuknya tiba. Karena sebentar saja mereka lengah, nyawa manusia yang menjadi korbannya. Dan sanksipun tidak bisa mereka hindari apabila hal semacam itu benar-benar terjadi, sanksi terberat yang bisa mereka terima yaitu hukuman penjara dan pemutusan hubungan kerja dengan instansi terkait (Perjanjian Kerja Bersama PT KAI dengan Serikat Pekerja Kereta Api, 2003).

Stres kerja yang terjadi pada pekerja pada dasarnya merupakan ancaman bagi perusahaan, yang akan menaikkan tekanan pada pekerja dan berpengaruh pada kesehatan yang juga akan berdampak pada produktivitas dari pekerja itu sendiri. Manullang (1974) menyebutkan bahwa salah satu faktor yang mempengaruhi produktivitas kerja adalah keadaan fisik, hal ini sangat erat hubungannya dengan tugas yang dihadapi, misalnya tugas itu membutuhkan

tenaga fisik yang kokoh, kuat serta penglihatan yang tajam. Keadaan semacam ini kecil kemungkinan dapat dimiliki pekerja, bila mereka sedang berada pada kondisi yang tidak stabil (stres).

Berdasar beberapa uraian latar belakang masalah di atas maka peneliti merumuskan sebuah masalah penelitian tentang bagaimana stres kerja yang terjadi pada penjaga pintu perlintasan kereta api.

Guna menjawab permasalahan tersebut, maka penulis tertarik untuk mengadakan suatu penelitian yang berjudul “stres Kerja Pada Penjaga Pintu Perlintasan Kereta Api Di Kota Solo”.

B. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini mengacu pada rumusan permasalahan dalam latar belakang, yaitu :

1. Bagaimana dinamika stres kerja pada penjaga pintu perlintasan kereta api.

C. Manfaat Penelitian

1. Bagi Ilmu Pengetahuan

Secara teoritis memberikan sumbangan pada disiplin ilmu, khususnya ilmu psikologi industri tentang bagaimana stres kerja yang terjadi pada penjaga pintu perlintasan kereta api di kota Solo.

2. Bagi Subjek

Secara praktis dapat memberikan gambaran pada subjek tentang stres kerja yang dialaminya, agar mereka bisa menentukan langkah-langkah pencegahan dan penanggulangannya.

3. Bagi Instansi Terkait

Secara praktis penelitian ini juga diharapkan dapat memberi gambaran pada jajaran manajemen PT. KAI tentang stres kerja yang dialami anggotanya, sehingga dapat menentukan langkah – langkah penanganan yang tepat.